നോക്കുമ്പോഴും കേരളത്തിന്റെ തൊഴിലില്ലായ്മ വർദ്ധനവിന്റെ ശതമാനം വളരെ കുറവാണെന്ന് കാണാൻ സാധിക്കും. അതിനാവശ്യമായ നടപടികളും സ്വീകരിച്ചുവരുന്നുണ്ട്.

ശ്രീ. കെ. ആർ. ചന്ദ്രമോഹനൻ : സർ, ഞാൻ ഔദ്യോഗിക കണക്കുകളാണ് കുറിച്ചെടുത്തുകൊണ്ടുവന്നത് ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വരുമ്പോഴും ഏറ്റവും പ്രധാനമായി നമ്മുടെ ചെറുപ്പക്കാരോട് പറഞ്ഞിരുന്നത് കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും കൂടുതൽ തൊഴിൽ സാദ്ധ്യതകളുള്ള വ്യവസായങ്ങളും ഇവിടെ കൊണ്ടുവരുമെന്നാണ്. കഴിഞ്ഞ നാലുവർഷക്കാലത്തിനുമേൽ ഉറച്ചിരുന്നു ഭരിക്കുന്ന ഈ ഗവൺമെന്റു ഏതെങ്കിലും വ്യവസായം കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും കേരളത്തിലെ തൊഴിലില്ലായ്മ പരിഹരിക്കാൻ കൊണ്ടുവന്നുഎങ്കിൽ എത്ര ആളുകൾക്ക് അതിൽ തൊഴിൽകൊടുക്കാൻ കഴിഞ്ഞു എന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ ?

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്ക് തന്നെയറിയാം, കാപ്രോലാക്ടം പ്രോജക്ടിന്റെ പ്രവർത്തനം തുടങ്ങിയിട്ടുണ്ട്. 560 കോടി രൂപയ്ക്ക് പുതിയ പദ്ധതികളും ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരത്തിൽ വന്നതിനു ശേഷം കേന്ദ്രത്തിന്റേയും സംസ്ഥാനത്തിന്റേതുമായി ആരംഭിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(2) ഗൾഫ് മേഖലയിൽ നിന്നും തിരുവനന്തപുരത്തേക്കുള്ളയാത്രക്കാരോട് എയർഇന്ത്യ സ്വീകരിച്ചുവരുന്ന സമീപനം

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസ്ഫ് : സർ, നിരവധി പ്രാവശ്യം ഈ സഭയിൽ ഉന്നയിച്ച ഒരു പ്രശ്നമാണ് ഞാൻ വീണ്ടും ഉന്നയിക്കുന്നത്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഗൾഫ് രാജ്യങ്ങളിലേക്ക് എയർ ഇൻഡ്യ ഈടാക്കുന്ന വർദ്ധിച്ച ചാർജ് എയർ ഇൻഡ്യയുടെ മറ്റ് മേഖലകളിലെ നിരക്കിനോട് സമാനമായി ഏകീകരിക്കണമെന്നതാണ് എന്റെ മുഖ്യ ആവശ്യം. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഇപ്പോൾ ഗൾഫ് സെക്ടറിൽ 9 സർവ്വീസുകൾ എയർ ഇൻഡ്യ നടത്തുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഗൾഫ് സെക്ടറിലേക്കുള്ള റൂട്ട് എയർ ഇൻഡ്യയുടെ മൊണോപ്പളി റൂട്ടാണ്. മറ്റൊരു വിമാന സർവ്വീസുകാരെയും ഈ റൂട്ടിൽ സർവ്വീസ് നടത്താൻ അനുവദിക്കാറില്ല. മറ്റ് വിമാന കമ്പനികളും പലതും ഈ മേഖലയിൽ സർവ്വീസ് നടത്തുന്നതിന് അനുമതി ആവശ്യപ്പെട്ടാൽ എന്തെങ്കിലും സാങ്കേതികമായ കാരണം പറഞ്ഞുകൊണ്ട് അനുമതി നിഷേധിക്കുന്ന പതിവാണ് ഗവൺമെന്റു സ്വീകരിക്കുന്നത്. മറ്റ് വിദേശ ഏജൻസികളോ വിമാന കമ്പനികളോ ഈ മേഖലയിൽ സർവ്വീസ് നടത്തണമെന്ന ആവശ്യം ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നില്ല. എന്നാൽ എയർ ഇൻഡ്യയുടെ മൊണോപ്പളി റൂട്ടായി കരുതുന്ന ഈ റൂട്ടിലെ ചാർജ് നിരക്ക് എയർ ഇൻഡ്യാക്കാർതന്നെ മറ്റ് മേഖലകളിലെ നിരക്കിനോട് ഏകീകരിക്കാനുള്ള ബാദ്ധ്യത ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിനുണ്ട്. ഒരു ഉദാഹരണം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാം. തിരുവനന്തപുരം–ദുബായ് 3,762 രൂപയാണ് യാത്രക്കൂലി. ദൂരം 1734 കിലോമീറ്റർ. ശരാശരി ചാർജ് ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 2.10 രൂപ. തിരുവനന്തപുരം–അബുദാബി കിലോമീറ്ററിന് ശരാശരി ചാർജ് രണ്ടുരൂപ ഒൻപതു പൈസ. തിരുവനന്തപുരം–പാരീസ് കിലോമീറ്ററിന് ശരാശരി ചാർജ് 1.86 രൂപ. തിരുവനന്തപുരം–ന്യൂയോർക്ക് കിലോമീറ്ററിന് ശരാശരി ചാർജ് 1.40 രൂപ തിരുവനന്തപുരം–ഷാർജ കിലോമീറ്ററിന് 2.10 രൂപ. ഇതെല്ലാം ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നത് തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഗൾഫ് മേഖലകളിലേക്കുള്ള ചാർജിന്റെ അമിതമായ വർദ്ധനവും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും മറ്റ് റൂട്ടുകളിലേക്കുള്ള എയർ ഇൻഡ്യയുടെ ചാർജിന്റെ കുറവുമാണ്. ദുബായ്-ദെൽഹി ദൂരത്തേക്കാൾ 80 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ ദൂരം കുറവാണ് ദുബായ്–തിരുവനന്തപുരം ദൂരം. എന്നാൽ ചാർജ് കണക്കാക്കുമ്പോൾ തിരുവനന്തപുരം–ദുബായ് ദൂരത്തേക്കാൾ 1001 രൂപ കുറവാണ് ദെൽഹി–ന്യൂയോർക്ക് റൂട്ടിൽ ഈടാക്കുന്നത്. ഈ തരത്തിൽ എയർ ഇൻഡ്യ കാണിക്കുന്ന സമീപനം കേരളത്തോടുള്ള വിവേചനമാണ്. 18 ലക്ഷം കേരളീയരാണ് ഗൾഫ് നാടുകളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നതായി കണക്കാക്കപ്പെടുന്നത്. ഭൂരിഭാഗമാളുകളും കൂലിപ്പണിക്കാരാണ്. പ്രതിവർഷം ഏതാണ്ട് രണ്ടര ലക്ഷത്തോളം, മലയാളികൾ, എയർ ഇൻഡ്യയിൽ യാത്രചെയ്യുന്നുണ്ട്. ഗൾഫ് രാജ്യത്തെ സുവർണ്ണ കാലമെല്ലാം കഴിഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. പല ഓയിൽ കമ്പനികളും പൂട്ടുന്നു, എണ്ണയുടെ വിലക്കുറവുമൂലം ശമ്പളം കുറക്കുന്നു. പല എണ്ണ കമ്പനികളുടേയും ശമ്പളനിരക്ക് 30 മുതൽ 40 ശതമാനം വരെ കുറച്ചു കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെ ജോലിസാദ്ധ്യതകുറഞ്ഞു, ശമ്പളം കുറഞ്ഞു. അവിടെയുള്ള ആളുകളുടെ വരുമാനംകുറഞ്ഞു പാവപ്പെട്ട കേരളീയരെ പിഴിഞ്ഞു ലാഭമുണ്ടാക്കാൻ എയർ ഇൻഡ്യയെ അനുവദിക്കാൻ പാടില്ല. അമിതമായ വിമാനക്കൂലിയും ശമ്പളത്തിന്റെ കുത്തനെയുള്ള കുറവുംമൂലം വർഷത്തിൽ ഒരിക്കൽപ്പോലും നാട്ടിലെത്തി ഉറ്റവരേയും ഉടയവരേയും കാണാൻ കഴിയാതെവരുന്ന അവസ്ഥയാണ് ഗൾഫ് മലയാളികൾക്കുള്ളത്. ഇതിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇടപെടണം. ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽ സിവിൽ ഏവിയേഷൻ മന്ത്രി പറഞ്ഞത് ഗൾഫ് വിമാനക്കൂലി കുറവുചെയ്യുകയില്ലായെന്ന്. ഈ പ്രശ്നം ഗൗരവമായിത്തന്നെ ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുത്തണം. തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നും ഗൾഫ്മേഖലയിലേക്കുള്ള യാത്രയുടെ അമിതമായ ചാർജ് വർദ്ധനവു കുറക്കുവാൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റു കേന്ദ്രത്തിൽ സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തണമെന്ന് ഞാൻ ഗവൺമെന്റിനോട് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ) : സർ, ഈ കാര്യം ഗവൺമെന്റ് ഒന്നിലധികം പ്രാവശ്യം കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവന്നിട്ടുള്ളതാണ്. ഈ സഭതന്നെ ഒരു പ്രമേയത്തിലൂടെ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധ തിരിക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു. അതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിൽ നിന്നും കിട്ടിയ മറുപടി ഇതായിരുന്നു. ഇൻറർനാഷണൽ എയർ ട്രാവൽ അസോസിയേഷനാണ് എല്ലാ റൂട്ടുകളുടേയും സർവ്വീസിന്റേയും നിരക്കു നിശ്ചയിക്കുന്നത്. ഏതെങ്കിലും ഒരു റൂട്ടിനു മാത്രമായി അത് ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ അവകാശമില്ല എന്നാണ് അവർ അനുശാസിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകളിൽ ഒന്ന്. ഈ നിലയിൽ ഇൻഡ്യാഗവൺമെന്റിനുമാത്രമായി ഇത് ഭേദഗതി ചെയ്യാൻ നിവർത്തിയില്ല എന്നുള്ളതാണ് നമ്മളെ അറിയിച്ചിട്ടുള്ള കാര്യം. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ കാർഗോയിങ്ങിനെ സംബന്ധിച്ചുള്ള നിരക്കുകളിൽ മാറ്റം വരുത്തുന്നുണ്ട്. അത് രണ്ടു എയർ സർവ്വീസുകൾ തമ്മിലുള്ള മൽസരത്താൽ കമ്മീഷൻ കൊടുത്തു. അത് അഡ്ജസ്റ്റ് ചെയ്യുകയാണ് എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കുന്നത്. ഏതായാലും ചാർജ് കുറയ്ക്കുന്ന കാര്യം സാദ്ധ്യമല്ല എന്നുള്ള നിലപാട് ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റു അറിയിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇന്നലെ പാർലമെന്റിൽപ്പോലും ഇതിനുള്ള ചോദ്യത്തിന് മറുപടിയായി പുനപരിശോധിക്കാൻ പ്രയാസമാണെന്നാണ് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളത്. ഈ കാര്യത്തിൽ കേരള ഗവൺമെന്റ് ഇനിയും സമ്മർദ്ദം ചെലുത്താൻ തയ്യാറാണ്. ഇത് ഇൻഡ്യാഗവൺമെന്റിന്റെ ശ്രദ്ധയിൽ ഇനിയും കൊണ്ടുവരും. കേരളീയർക്ക് ഇതുകൊണ്ട് പ്രശ്നം ഉണ്ട്. ഗൾഫ് നാടുകളിൽ പോകുന്നവർ ആരും സമ്പന്നൻമാരല്ല. നിത്യജീവിതത്തിനുവേണ്ടി കൂലിവേല ചെയ്തു ജീവിക്കുന്നവരാണ് അവർ. പലർക്കും അവിടെനിന്നും വരാനുള്ള ബുദ്ധി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുട്ടുണ്ട്. കാരണം അവരുടെ കമ്പനികളാണ് ഈ റേറ് മീറ് ചെയ്യുന്നതെങ്കിൽപോലും മറ്റുള്ള പല കാര്യങ്ങളിലും അവർക്ക് ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇതെല്ലാം പരിഗണിച്ചുകൊണ്ടാണ് സംസ്ഥാന ഗവൺമെൻറ് കേന്ദ്രഗവൺമെൻറിൻെറ ശ്രദ്ധയിൽ ഈ കാര്യം കൊണ്ടുവന്നത്. ഒരിക്കൽ കൂടി ശ്രമം നടത്താം എന്നുമാത്രമേ എനിക്ക് ഈ അവസരത്തിൽ പറയാൻ സാദ്ധ്യമാകൂ.

ശ്രീ. കെ. സി. ജോസഫ് : സർ, 1986 സെപ്റ്റംബർ മാസം 16-ാം തീയതി എയർ ഇൻഡ്യ 18 ശതമാനം ഡിസ്ക്കൗണ്ട് പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു. ആ ഡിസ്ക്കൗണ്ട് രണ്ടുദിവസം കഴിഞ്ഞു പിൻവലിച്ചു. ആ ഡിസ്ക്കൗണ്ടെങ്കിലും അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി സ്വീകരിക്കുമോ ?

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ : സർ, അതാണു പറഞ്ഞത് ഇടക്കാലത്ത് കോമ്പറീഷൻ വർദ്ധന അവസരത്തിൽ അന്ന് എയർ ഇൻഡ്യയിൽ ആളുകയറുകയില്ല എന്നുള്ള നിലപാടെടുത്തു. അന്നൊരു അഡ്ജസ്റ്റ്മെൻറു ചെയ്തതാണ്. രണ്ടു ദിവസം കഴിഞ്ഞപ്പോഴേ അവർതന്നെ അത് തിരുത്തി. ഞാൻ മനസ്സിലാക്കുന്നത് ഇൻറർനാഷണൽ എയർട്രാവൽ അസോസിയേഷൻ ഈ ഭേദഗതി അനുവദിക്കാൻ പറ്റില്ലായെന്ന് അറിയിച്ചതിനെത്തുടർന്നായിരിക്കുമെന്നാണ്. ഏതായാലും ഗവൺമെൻറ് ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ പറ്റുമെങ്കിൽ അതിനുവേണ്ട നടപടി സ്വീകരിക്കാം.

ശ്രീ. ഇ. കെ. നായനാർ : സർ, ഇക്കാര്യത്തിൽ എയർഇൻഡ്യാബോർഡ് ചെയർമാൻെറ ഒരു സ്റ്റേറ്റുമെൻറുണ്ട്. ഇൻഡ്യാഗവൺമെൻറു തീരുമാനിക്കുകയാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായിട്ടും ഞങ്ങൾക്ക് ഒബ്ജക്ഷൻ ഇല്ല എന്നാണ്. എയർ ഇൻഡ്യ പറയുന്നത് ഇൻഡ്യാഗവൺമെൻറു തീരുമാനിക്കാത്തതു കൊണ്ടാണെന്നാണ്. കേരളീയരായ നമ്മളെ ചൂഷണം ചെയ്യുകയാണ്, അങ്ങേയറ്റം കൊള്ളയടിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. കെ. കരുണാകരൻ : സർ, എയർ ഇൻഡ്യാ ഒരു പബ്ലിക് അണ്ടർടേക്കിങ് ആണ്. ഇൻഡ്യാഗവൺമെൻറു തീരുമാനിച്ചാൽ എയർ ഇൻഡ്യ അതു നടപ്പിലാക്കാൻ ബാദ്ധ്യസ്ഥരാണ്. എന്നാൽ ഇൻഡ്യാഗവൺമെൻറിനു അത് ചെയ്യണമെങ്കിൽ ഞാൻ നേരത്തേ സൂചിപ്പിച്ചപോലെ ഇൻറർനാഷണൽ എയർട്രാവൽ അസോസിയേഷൻെറ തീരുമാനത്തെ ലംഘിക്കണം. അസോസിയേഷൻ നിശ്ചയിച്ച ചാർജ് ഏതെങ്കിലും ഒരു രാഷ്ട്രത്തിനു ഏകപക്ഷീയമായി ഭേദഗതി ചെയ്തു തീരുമാനിക്കാൻ അവകാശമില്ല എന്നുള്ളതാണ് ഞാൻ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചത്.

(അദ്ധ്യക്ഷ വേദിയിൽ മി. സ്പീക്കർ)

III സബ്മിഷൻ

(1) ആനക്കട്ടി—ഷോളയാർ റോഡിൻെറ ശോചനീയാവസ്ഥ

ശ്രീ. പി. കുമാരൻ : സർ, കേരളപ്പിറവിയെ തുടർന്ന് കേരള പി. ഡബ്ലിയു. ഡി. ഏറ്റെടുത്ത രണ്ടു റോഡുകളാണ് അട്ടപ്പാടിയിലെ ആനക്കട്ടി–ഷോളയൂർ റോഡും മുള്ളി–താവളം റോഡും. കേരളത്തിലെ സകല തട്ടിപ്പുകാരുടേയും വിഹാര ഭൂമിയാണ് എൻെറ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ അട്ടപ്പാടി. ഈ തട്ടിപ്പുകാർ ഈ റോഡുകളുടെ നിർമ്മാണത്തിലും കൈവച്ചിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly